Deutscher Bundestag **Drucksache 19/7431**

19. Wahlperiode 30.01.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Antrag

der Abgeordneten Andreas Mrosek, Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Wolfgang Wiehle, Marc Bernhard, Jürgen Braun, Marcus Bühl, Petr Bystron, Peter Felser, Martin Hebner, Lars Herrmann, Martin Hess, Karsten Hilse, Martin Hohmann, Enrico Komning, Jörn König, Dr. Birgit Malsack-Winkemann, Volker Münz, Christoph Neumann, Gerold Otten, Frank Pasemann, Jürgen Pohl, Martin Reichardt, Uwe Schulz, Thomas Seitz, Detlev Spangenberg, Dr. Harald Weyel, Dr. Christian Wirth und der Fraktion der AfD

Änderung der Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres und das Auslaufen – Anlaufbedingungsverordnung

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Anlage zu § 1 Abs. 1 Anlaufbedingungsverordnung (AnlBV) bestimmt in Nummer 6, für welche Fahrzeuge eine Verpflichtung zur Benutzung des Verkehrstrennungsgebietes (VTG) „German Bight Western Approach“ (Tiefwasserweg) besteht. In a) bis d) sind Tankschiffe über 5.000 BRZ bzw. 10.000 BRZ mit gefährlicher Ladung und Gastankschiffe über 10.000 BRZ aufgeführt. Es fehlt jedoch an einer grundsätzlichen Regelung, die Bezug auf den spezifischen Tiefgang der Schiffe nimmt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

die Nummer 6 der Anlage zu §1 Abs. 1 Anlaufbedingungsverordnung (AnlBV) um eine Nummer e) zu ergänzen.

Nummer 6 e) soll lauten:

„Alle Fahrzeuge mit einem Tiefgang von mehr als 10 Meter,“

Berlin, den 29. Januar 2019

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung

Das Frachtschiff „MSC ZOE“ hat in der Nacht vom 01. auf den 02. Januar 2019 an zwei Stellen in der Nordsee Container verloren, darunter auch Container mit Gefahrgut. Große Containerschiffe wie das havarierte ULCV (Ultra Large Container Vessel) transportieren oft mehr Gefahrgut in Containern als mittelgroße Tankschiffe.

Die „MSC ZOE“ hat das küstennahe Verkehrstrennungsgebiet „Terschelling - German Bight“ befahren.

Zum Zeitpunkt der Havarien (01.01.2019, 23:00 Uhr und 02.01.2019, 01.30 Uhr) herrschte stürmischer Wind mit einer Windstärke von 7 bis 8 Beaufort, in Böen 10 Beaufort aus Nord bis Nordwest. Zu dieser Jahreszeit ist das keine ungewöhnliche Wetterlage.

Die Wassertiefe an beiden Positionen, an denen Container über Bord gegangen sind, ist in den Seekarten mit 20m, teilweise mit 18m angegeben. Das Niedrigwasser bei Borkum war am 02.01.2019 um 01:36 Uhr, also genau zum Zeitpunkt der zweiten Havarie. Auf Grund der Mondphase und der Wetterbedingungen kann ein Wasserstand von ca. 2-3 Meter über Seekartennull (Lowest Astronomical Tide) angenommen werden.

Die „MSC ZOE“ fuhr nach AIS-Angabe mit 17 kn SOG (Speed Over Ground) gegen den Ebbstrom, also ca. 21 kn STW (Speed Through Water). Die „MSC ZOE“ hatte einen im Hafen abgelesenen Tiefgang von 12,70 m. Bei ihrer Geschwindigkeit ist durch den Squat-Effekt der tatsächliche Tiefgang größer als 13m. Hinzu kommt, dass bei einer Krängung des Schiffs von ca. 30 Grad und bei einer Schiffsbreite von 59 m das Schiff ebenfalls erheblich den Tiefgang von 12,70 überschritten hat und eventuell sogar aufgesetzt ist, also Grundberührung hatte.

Die mittlere Wellenhöhe zum Zeitpunkt der Havarie betrug 7 m. Die maximale Wellenhöhe hat mit großer Wahrscheinlichkeit 10m überschritten. Wenn Wellen aus tiefem Wasser auf flaches Wasser auflaufen, werden sie steiler, höher und brechen. Wenn die Wassertiefe weniger als das Fünffache der Wellenhöhe beträgt, kann das gefährliche Phänomen der Grundsee auftreten. Unter dem Aspekt der „guten Seemannschaft“ könnte man daher vermuten, dass eine Routenplanung, die das Befahren des küstennahen VTG vorgesehen hat, nicht die optimale Lösung gewesen ist. Aber die Wahl dieser Route war für dieses ULCV nicht verboten.

Das Verkehrstrennungsgebiet ‚Terschelling - German Bight‘ verläuft rund 20 km nördlich der Ostfriesischen Inseln, und das Verkehrstrennungsgebiet ‚German Bight - Western Approach‘ (Tiefwasserweg) rund 60km nördlich dieser Küsten. Die Wassertiefe des Tiefwasserwegs beträgt durchgehend mehr als 30 m. Das Befahren des küstennahen VTG verkürzt die Fahrtzeit zu den deutschen Häfen für die Containerschiffe um rund 2 Stunden. Diese Einsparung für die Reedereien wird mit einem unkalkulierbaren Risiko erkauft, das der Allgemeinheit aufgebürdet wird.

Ohne diese Ergänzung der AnlBV bleiben weitere Havarien möglich. Die Havarie der „MSC ZOE“ hätte für die Nordsee-Strände und das Wattenmeer weitaus gravierendere Folgen haben können. Das parteiübergreifende Ziel, die Küsten mit ihrer Meeresflora und -fauna zu schützen, gebietet die Ergänzung der AnlBV.